

B-Pläne 35/ 37

Stadt Bargteheide

Verkehrstechnische Stellungnahme

für die

Stadt Bargteheide

Der Bürgermeister

Rathausstraße 26

22941 Bargteheide

Projektnummer: **24-346**

Stand: **30. Juni 2005**



MASUCH + OLBRISCH

Berühmte Ingenieure VBI
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

www.moingenieure.de
mo@moingenieure.de
Tel.: 040-713 004-0

B-Pläne 35/ 37, Stadt Bargteheide Verkehrstechnische Stellungnahme

Grundlegende Überlegungen zur Erschließung der Bauungspläne Nr. 35 und 37 der Stadt Bargteheide wurden im Rahmen von „Innerstädtisches Verkehrskonzept Stadt Bargteheide“ (November 2001, M+O [1]) erarbeitet. Diese Überlegungen sind im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme entsprechend dem aktuellen Planungsstand zu konkretisieren und zu bewerten.

Die Lage der B-Plangebiete ist im Übersichtsplan in **Abbildung 1** dargestellt.

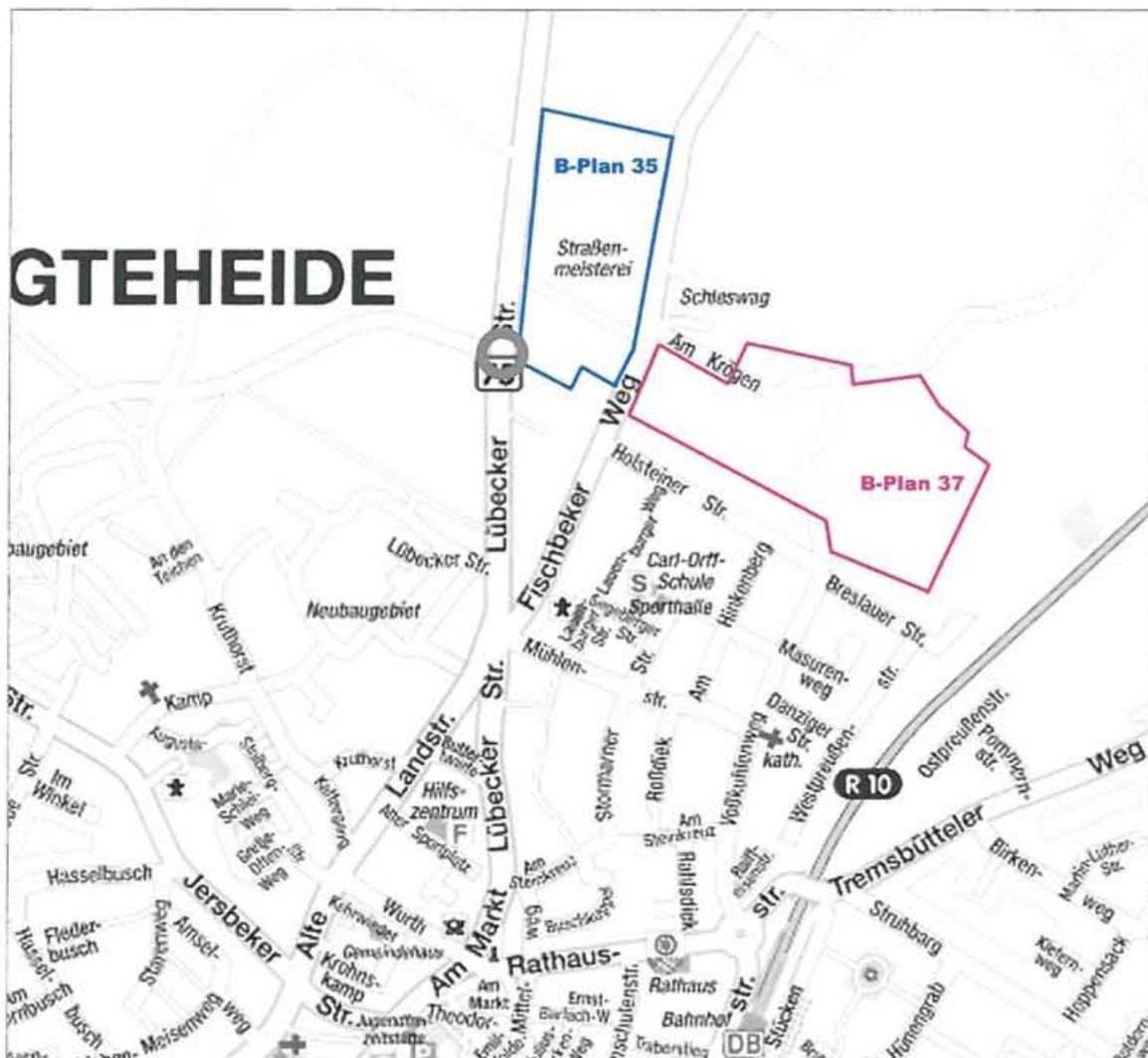


Abb. 1: Übersichtslageplan

Die zu untersuchenden Erschließungskonzepte sind in **Abbildung 2** und **3** dargestellt. Beiden Konzepten gemeinsam ist die Voraussetzung der Realisierung der innerörtlichen Verbindungsstraße zwischen B 75 Süd und K 56 sowie zwischen Jersbeker Straße und B 75 Nord durchgeführt. Die Verkehrsumlegungen berücksichtigen somit die innerörtliche Verbindungsstraße, deren Umsetzung aber nicht Voraussetzung für die

Realisierung der Bebauungspläne Nr. 35 und Nr. 37 ist. Der Anschluss der innerörtlichen Verbindungsstraße an die B 75 Nord erfolgt als Kreisverkehrsplatz.

Das Erschließungskonzept 1 sieht keine Anbindung der Bebauungsplangebiete an den Kreisverkehrsplatz B 75/ innerörtliche Verbindungsstraße vor. Hier soll nur der südliche Bereich des B-Planes Nr. 35 mit angebunden werden. Die Anbindung des abgekröpften Fischbeker Weges und die Haupteerschließung der B-Pläne 35 und 37 erfolgt über eine gesonderte Anbindung an die B 75. Diese soll ebenfalls als Kreisverkehrsplatz realisiert werden.

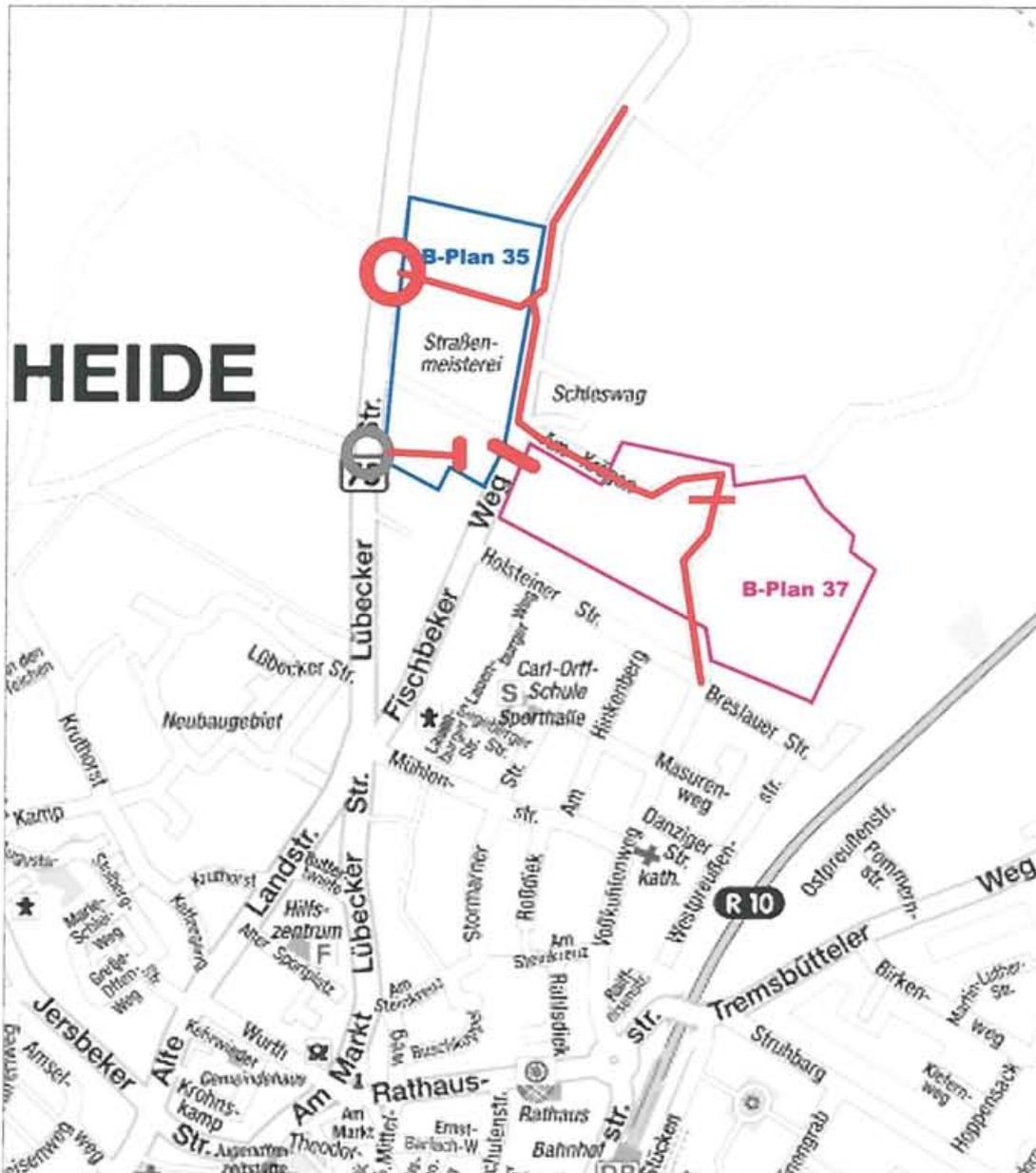


Abb. 2: Erschließungskonzept 1

Im Erschließungskonzept 2 erfolgt die Anbindung des abgekröpften Fischbeker Weges und die Erschließung der B-Pläne 35 und 37 gemeinsam über eine Anbindung an den Kreisverkehrsplatz B 75/ innerörtliche Verbindungsstraße.

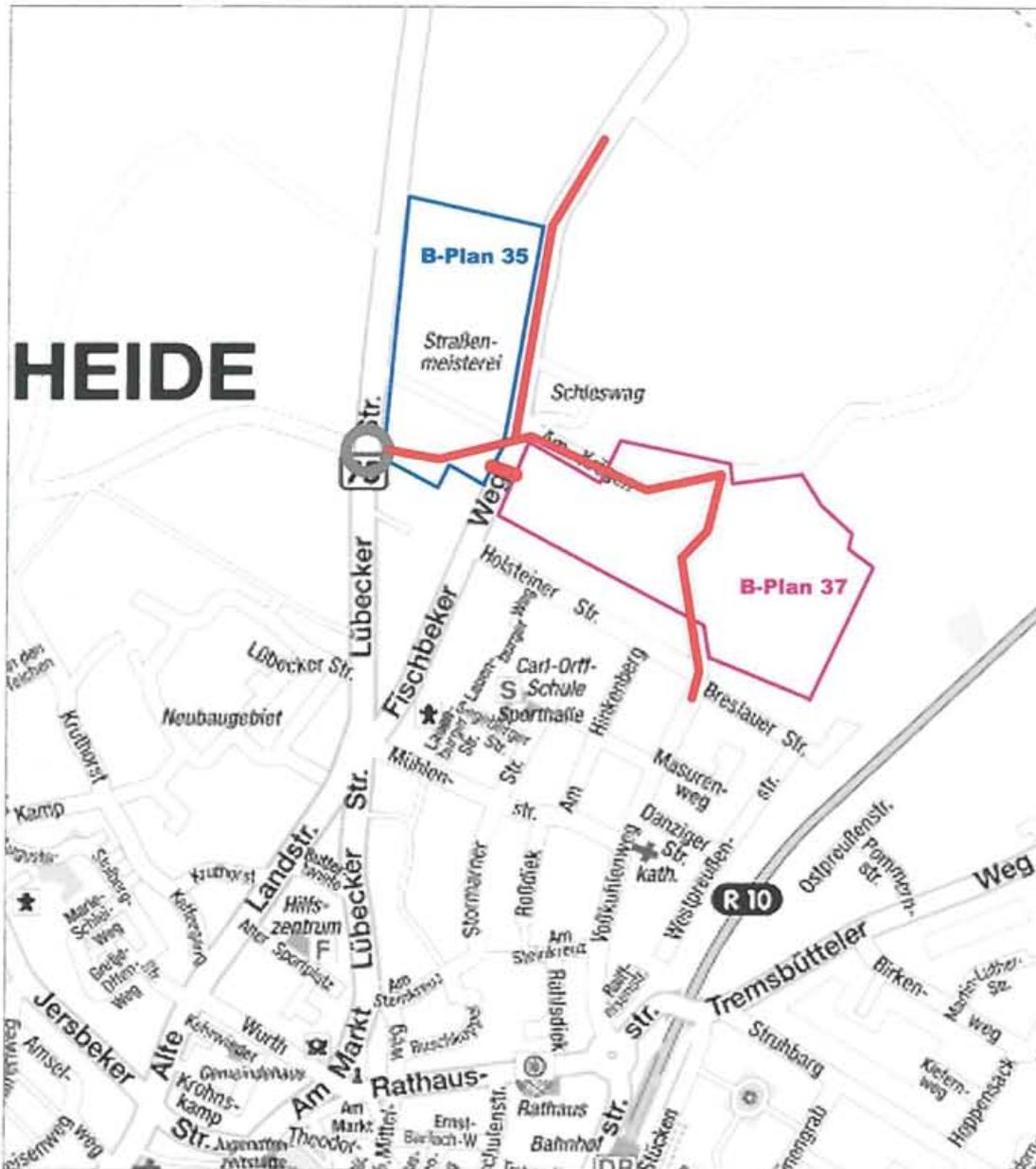


Abb. 3: Erschließungskonzept 2

Die Grundbelastungen des vorhandenen Straßennetzes mit Realisierung des Nordabschnittes der innerörtlichen Verbindungsstraße im Prognosehorizont 2015/ 2020 wurden den entsprechenden Unterlagen des Planverfahrens der Entlastungsstraße entnommen. Die verkehrlichen Auswirkungen der aktuell in Entwicklung befindlichen Bebauungspläne Nr. 16 neu, 16 a und 19 wurden wie in der verkehrlichen Stellungnahme vom November 2004 [2] ermittelt in die Bearbeitung einbezogen.

Die vorliegende Bearbeitung basiert auf den aktuell zur Verfügung gestellten Planungsständen für die Bebauungspläne Nr. 35 und 37 (Angaben Stadtverwaltung Bargteheide).

Die in den Prognosen zur Ortsumgehung bereits enthaltenen Werte zur Verkehrserzeugung der Wohneinheiten im B-Plan 37 werden auf der Basis von Ansätzen zur Einwohner- und Wegeanzahl, zum Nutzungsanteil des motorisierten Individualverkehrs sowie zu Besuchern und Lieferverkehren auf Basis der derzeitigen Planungen aktualisiert. Diese sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt. Für die Berechnung der Verkehrserzeugung wird mit einem mittleren Ansatz der Einwohnerdichte gearbeitet, der langfristig eine realistische Grundlage für die Beurteilung des Verkehrsgeschehens darstellt. Pro Grundstück wurden im Mittel 1,35 Wohneinheiten berücksichtigt.

ca. 174 Grundstücke/ Baukörper					
ca. 235 Wohneinheiten					
564 Einwohner bei		2,4 Einwohner pro Wohneinheit			
Einwohner					
Wege/Einw. + Tag	MIV	ÖV	Fuß/Rad	Besetzungsgrad	
3	60%	15%	25%	1,2	423 Kfz/ Tag + Rtg.
Besucher Wohnen					
Besucher/WE + Tag	MIV	ÖV	Fuß/Rad	Besetzungsgrad	
0,5	80%	5%	15%	1,3	36 Kfz/ Tag + Rtg.
Anlieferung/ Entsorgung Wohnen					
0,05 Lkw-Fahrten/ Einwohner					14 Kfz/ Tag + Rtg.
Gesamtverkehrserzeugung:					473 Kfz/ Tag + Rtg.
Morgenspitze		Zufluß	5%		24 Kfz/ h
		Abfluß	10%		47 Kfz/ h
Tagesspitze		Zufluß	7%		33 Kfz/ h
		Abfluß	6%		28 Kfz/ h
Nachmittagsspitze		Zufluß	12%		57 Kfz/ h
		Abfluß	10%		47 Kfz/ h

Aus den rd. 235 WE im Bebauungsplan Nr. 37 sind inklusive Besucher-, Liefer- und Ver-/ Entsorgungsfahrten rd. 950 Kfz/ Tag im Querschnitt zu erwarten.

Aus dem Bebauungsplan Nr. 35 sind analog zu den bisherigen Angaben die in [1] ebenfalls bereits berücksichtigten rd. 480 Kfz/ Tag im Querschnitt einzubeziehen.

Die sich für die einzelnen Konzepte ergebenden unterschiedlichen Verkehrsverteilungen sind in **Abbildung 4** und **5** dargestellt. Diese Belastungsverteilung gilt im Nahbereich der B-Pläne auch dann, wenn die westliche Verbindungsstraße noch nicht realisiert ist, da dann die dort zugeordneten Verkehrsmengen über die B 75, Südabschnitt verlaufen. Die für die B-Pläne bzw. die Abhängung des Fischbeker Weges ausgewiesenen Verkehrsanteile stellen keine Zusatzverkehre dar. Diese Werte sind in den Gesamtprognosebelastungen 2015/20 des Innerstädtischen Verkehrskonzeptes der Stadt Bargteheide, Stand November 2001, bereits enthalten.

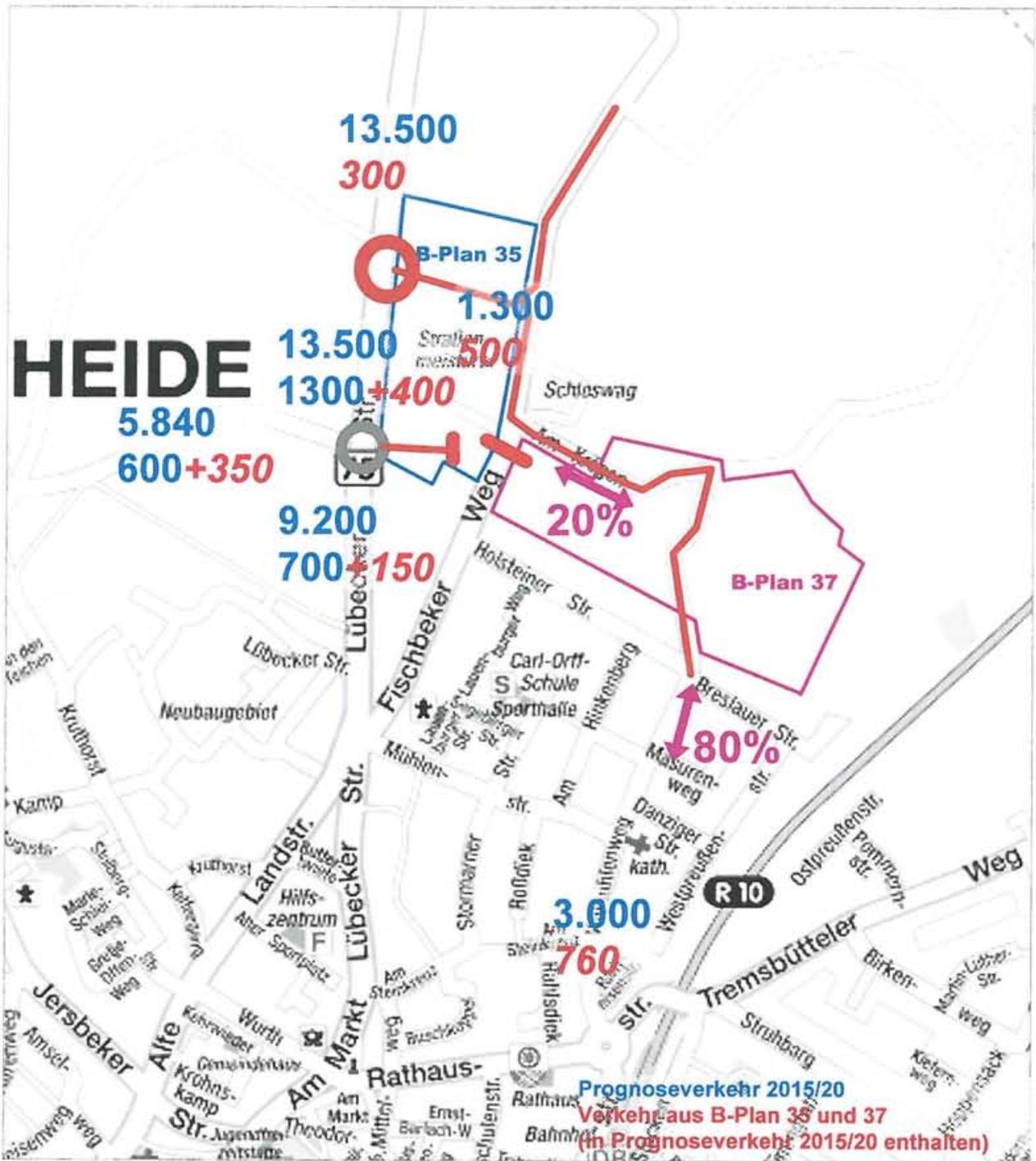


Abb. 4: Prognoseverkehrsbelastungen Erschließungskonzept 1 [Kfz/ Tag]

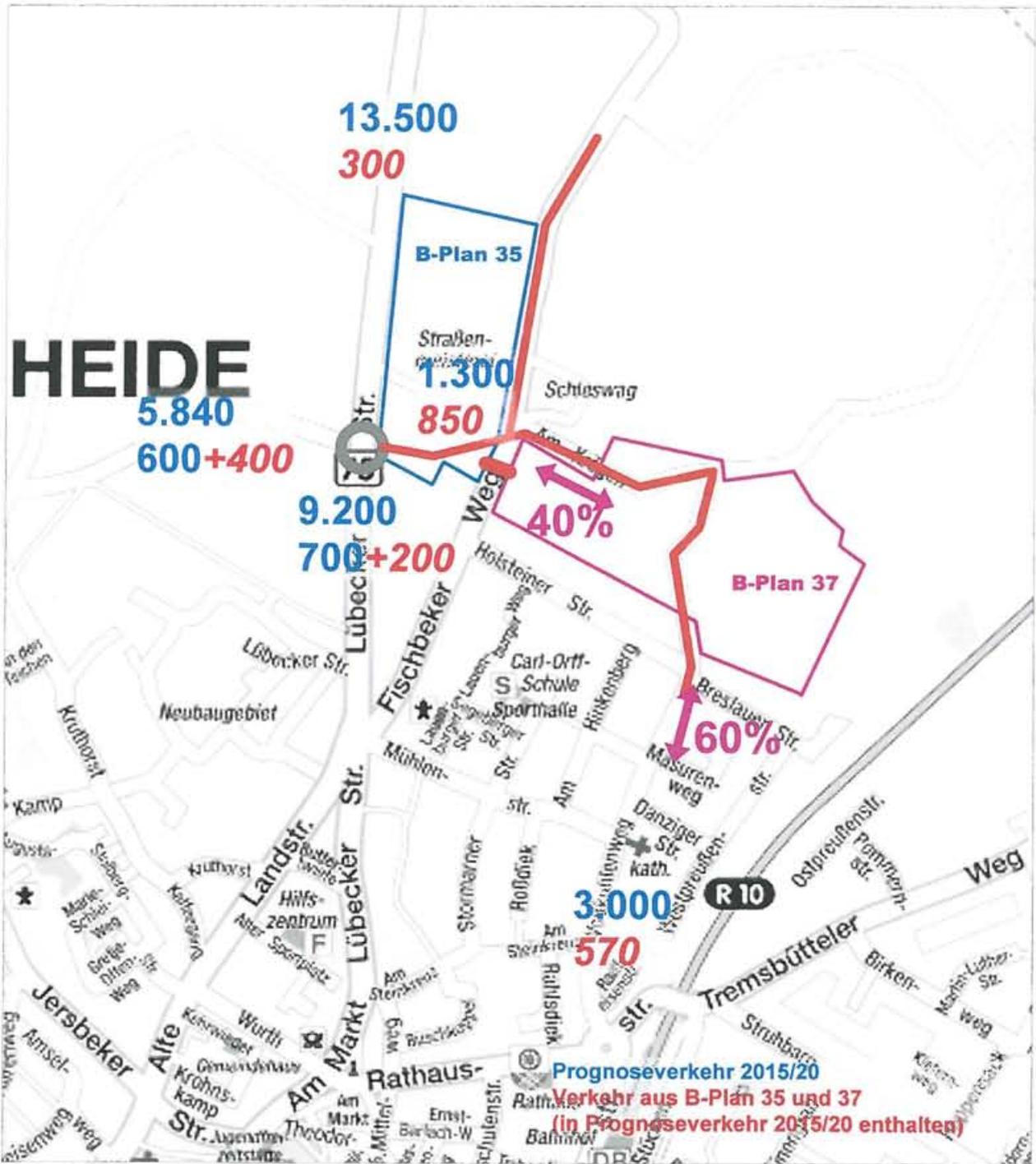


Abb. 5: Prognoseverkehrsbelastungen Erschließungskonzept 2 [Kfz/ Tag]

Die evt. auftretenden Schleichverkehre über die neue Straßenverbindung B-Pläne/ Voßkuhlenweg in/ aus Richtung Rathausstraße, Tremsbüttel bzw. Hammoor können auf der Grundlage der aktuellen Knotenstromzählungen am Knotenpunkt B 75/ Rathausstraße abgeschätzt werden. In den Abbiegebeziehungen B 75 Nord/ Rathausstraße sind heute in beiden Fahrtrichtungen zusammen rd. 2.000 - 2.300 Kfz/ Tag vorhanden. Werden die hier vorhandenen Ziel-/ Quellbeziehungen weiter verfolgt, so resultiert hieraus eine Anzahl von rd. 570 Kfz/ Tag, für die die neue Verbindung eine mögliche Alternativroute darstellen könnte.

Sowohl über die B 75 als auch über den B-Plan 37 beträgt der Weg ab Kreisverkehrsplatz südlich Straßenmeisterei rd. 1.600 m, wobei die Wegführung über die B 75/ Rathausstraße nach Verkehrsfreigabe der innerörtlichen Verbindungsstraße deutlich zügiger ist, als über das Bebauungsplangebiet Nr. 37. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Straßenzug Am Krögen auf 30 km/ h begrenzt wird und bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung ergriffen werden.

Aufgrund der geringen Verkehrsmengen, für die auf Basis der vorliegenden Verkehrserhebungen die Fahrt über das neue Gebiet/ Voßkuhlenweg interessant sein könnte sollte auf eine Unterbrechung der Straßenverbindung innerhalb des B-Planes 37 verzichtet werden.

Ohne eine Unterbrechung wäre auch der östliche Bereich des Bebauungsplanes Nr. 37 direkt an die B 75 und die westliche Entlastungsstraße angebunden, zusätzlich können Fahrten aus dem Bereich Voßkuhlenweg ebenfalls direkt nach Norden abfließen, die heute zwangsläufig über die Rathausstraße verlaufen.

Die Gefahr, dass quartiersfremder Durchgangsverkehr diese Verbindung nutzt, um Richtung Tremsbüttler Weg und Bahnhofstraße zu fahren, ist relativ gering (s.o.).

Zusätzlich sollten innerhalb des östlichen Bebauungsteiles des B-Planes 37, jeweils am nördlichen und südlichen Ende, Fahrbahneinengungen geschaffen werden, die als Auftakt des 30er Gebietes zusätzliche Geschwindigkeitsbremsen darstellen (s. **Abbildung 6** und **Anlage 1**). Der in das B-Plan-Gebiet jeweils einfahrende Verkehr wäre dann wartepflichtig bei Gegenverkehr.

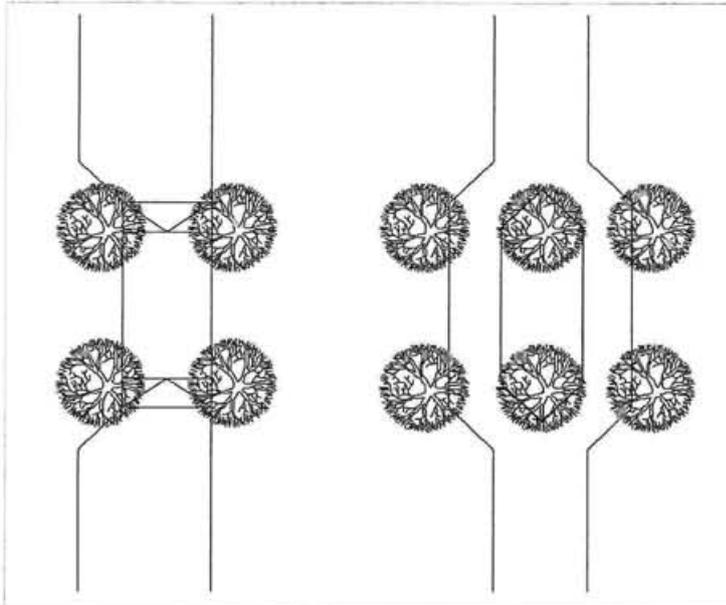


Abb. 6: Realisierungsmöglichkeiten Baumtor (o.M.)

Auch bei der Erschließungsvariante C (s. **Anlage 4**) sollte die Straße Am Krögen auf 30 km/h begrenzt sein, da der vorhandene Ausbau ohne Nebenflächen keine höheren Geschwindigkeiten zulässt. Als zusätzliche Dämpfung können auch Schwellen auf der Fahrbahn vorgesehen werden.

Der gegenwärtige Verlauf der Straße Am Krögen sollte in jedem Fall beibehalten werden und nicht in enger Lage am Baugebiet geführt werden. Die in **Anlage 1** gekennzeichnete Grünfläche ist damit günstig dem Wohnbereich zugeordnet und die Wegeführung weist einen zusätzlichen Widerstand gegen Schleichverkehr auf.

Da die Verbindung der K 57, Fischbeker Weg mit der B 75 innerhalb des Bebauungsplanes 35 erfolgen sollte, ist anhand der Bebauungsplanvarianten A, B oder C weiterhin abzuwägen, welche Anbindung an die K 57 am günstigsten ist und wie sich eine Sperrung des Fischbeker Weges südlich dieser Anbindung auswirkt.

Bei der Erschließungsvariante A (**Anlage 2**) wird durch eine direkte Verbindung der verlegten K 57 mit der Straße Am Krögen (Anbindungspunkt A) eine Linienführung geschaffen, die weniger Widerstand gegenüber Schleichfahrten schafft. Gleichzeitig ergeben sich dadurch ungünstige Parzellierungen. Erfolgt eine Anbindung der verlegten K 57 in Punkt B, erhöht sich der Widerstand der Wegeverbindung in Richtung Voßkuhlenweg. Sofern der südliche Fischbeker Weg abgehängt werden soll, muss dieses an Punkt C geschehen, damit kein Schleichverkehr durch die Bügelstraße im B-Plan 37 möglich wird. Durch die notwendige Wendeanlage geht allerdings eine Parzelle verloren.

Bei Erschließungsvariante B (**Anlage 3**) gelten, bezogen auf den Anschluss der verlegten K 57, die gleichen Aussagen wie bei Variante A. Die Wendemöglichkeit bei Abhängung des südlichen Fischbeker Weges ist bei dieser Variante sowohl im B-Plan 35 als auch im B-Plan 37 möglich, bringt aber jeweils den Verlust einer Parzelle.

Erschließungsvariante C (**Anlage 4**) ist bezogen auf die verlegte K 57 und in Bezug auf die Wendemöglichkeit am Ende des südlichen Fischbeker Weges mit Variante A vergleichbar. Bezogen auf die Erschließungskosten für die innere Erschließung ist dieses allerdings die teuerste Variante, da die Länge der Erschließungsstraßen erheblich größer ist, selbst wenn man die Pfeifenstiele der Varianten A und B mit einbezieht, obwohl dieses Privaterschließungen sind.

Betrachtet man die Folgen der Abhängung des südlichen Fischbeker Weges, so ist folgendes festzustellen:

- Für die Neubaugebiete 35 und 37 ist die Abhängung nicht von Belang, da eine kurze Anbindung an die B 75 und die innerörtliche Verbindungsstraße besteht.
- Für das vorhandene Wohngebiet zwischen Holsteiner Straße und Mühlenstraße ergeben sich bei Unterbrechung des Fischbeker Weges Nachteile für jene Verkehre, die Richtung Norden bzw. Westen gerichtet sind, da keine direkte Anbindung an die B 75 und die innerörtliche Verbindungsstraße gegeben ist.

Da in jedem Fall die heute vorhandene Anbindung des Fischbeker Weges an die B 75 genutzt werden muss, befindet man sich bereits soweit südlich, dass eine Nutzung der innerörtlichen Verbindungsstraße auszuschließen ist.

Wird auf eine Unterbrechung des Fischbeker Weges verzichtet, können auch die Fahrten aus dem vorhandenen Wohngebiet direkt in Richtung verlegte K 57/ innerörtliche Verbindungsstraße verlaufen und entlasten damit den südlichen Fischbeker Weg. Die Gefahr, dass alle Verkehre aus dem neuen Gebiet sowie die überörtlichen Verkehre aus Richtung Fischbek weiterhin im Fischbeker Weg verlaufen, wird nicht gesehen, da die Anbindung des verlegten Fischbeker Weges an die B75 in Höhe der innerörtliche Verbindungsstraße mit dem Kreisverkehrsplatz deutlich attraktiver ist.

Vorgeschlagen wird daher, den Fischbeker Weg vorerst offen zu lassen, zeitgleich aber die Option einer möglichen Unterbrechung aufrecht zu erhalten.

Nach Realisierung der innerörtliche Verbindungsstraße und Besiedlung des Bebauungsplanes 37 kann dann immer noch über die Unterbrechung entschieden werden. Dieses gilt ebenfalls für eine mögliche Unterbrechung im Bebauungsplan 37, die optional auch später noch gegeben ist.

Da Unterbrechungen die natürliche Netzstruktur verhindern, sollte dieses Instrument erst dann eingesetzt werden, wenn die Auswirkungen der Offenhaltung nicht zumutbar sind.

Bezogen auf den Voßkuhlenweg ist die Prognosebelastung aus dem B-Plan 37 auch ohne Unterbrechung aus verkehrlicher Sicht unproblematisch. Selbst wenn sich Schleichverkehre in Höhe von ca. 500 Kfz/ Tag zusätzlich einstellen würden, wäre dieses verkehrlich hinnehmbar.

Durch die geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen kann dieser Schleichverkehr jedoch erheblich zurückgedrängt werden, so dass die Vorteile der durchgehenden Netzverbindung für die Anwohner greifen können.

Sollte sich die Realisierung der innerörtlichen Verbindungsstraße verzögern oder der Bau nicht realisiert werden, können auch bei der Realisierung des B-Planes 35 mit dem Anschluss an die B 75 über einen Kreisverkehrsplatz Verzögerungen auftreten.

Wird der B-Plan 37 in diesem Fall unabhängig von anderen Maßnahmen realisiert, stehen für dessen Anbindung ausschließlich der Fischbeker Weg und der Voßkuhlenweg zur Verfügung, auf die sich eine Belastung von rd. 950 Kfz/ Tag im Querschnitt aus dem B-Plan 37 verteilt.

Aufgrund der ungünstigen Geometrie der Einmündung des Fischbeker Weges in die B 75 entsteht für die westliche Anbindung des Gebietes ein ähnlich hoher Widerstand wie bei dem Erschließungskonzept 1 mit einer Anbindung an die B 75 nördlich der Straßenmeisterei, so dass nicht zu erwarten ist, dass mehr als 20 % des Verkehrsaufkommens aus dem B-Plan 37 über den Fischbeker Weg verlaufen.

Die Mehrbelastung im Fischbeker Weg würde daher rd. 190 Kfz/Tag betragen, die Mehrbelastung im Voßkuhlenweg rd. 760 Kfz/Tag, wie im Erschließungskonzept 1.

Die Grundbelastung im Fischbeker Weg wurde 1997 mit 1.130 Kfz/ Tag im Querschnitt festgestellt. Einschließlich der allgemeinen Verkehrsprognose würde die Belastung südlich der Anbindung des B-Planes 37 bei vollständiger Realisierung der B-Planes damit rd. 1.500 Kfz/ Tag im Querschnitt betragen.

Von den vorhandenen Verkehrsmengen im Fischbeker Weg nördlich des B-Planes 37 kommt nur ein geringer Anteil als potentieller Schleichverkehr durch das Bebauungsplangebiet 37 und den Voßkuhlenweg infrage. Selbst wenn dieser Anteil mit 10 % der vorhandenen Belastung des Fischbeker Weges veranschlagt wird, würde dieses im Voßkuhlenweg nur zu einer weiteren Mehrbelastung von rd. 110 Kfz/ Tag führen.

Wenn die insgesamt bei dieser Erschließungskonzeption auf den Voßkuhlenweg zukommende Belastung als zu hoch erachtet wird, kann auch eine Unterbrechung der Wegeverbindung im B-Plan 37 zur Kontingentierung der Verkehrsmengen zum Zuge kommen.

Eine solche Sperre sollte südlich der Straße Am Krögen liegen und für den Fall, dass alle in Aussicht genommenen Maßnahmen des Erschließungskonzeptes 2 realisiert werden können, rückbaubar sein.

Bei einer Sperre südlich Am Krögen ergibt sich eine Aufteilung des aus dem B-Plan 37 resultierenden Verkehrsaufkommens wie folgt:

- über Voßkuhlenweg: 550 Kfz/ Tag (Q)
- über Fischbeker Weg Nord: 100 Kfz/ Tag (Q)
- über Fischbeker Weg Süd: 300 Kfz/ Tag (Q)

Verkehrlich sind diese zusätzlichen Mengen abwickelbar. Eine direkte Anbindung über den B-Plan 35 an die B 75 sollte aber weiterhin zur Entlastung der Einmündung Fischbeker Weg/ B 75 angestrebt werden, auch wenn sie nicht Voraussetzung für die Realisierung des B-Plans 37 ist.

Die für die lärmtechnische Bearbeitung zu verwendenden Verkehrsbelastungen sind in **Anlage 5** zusammengestellt.

Oststeinbek, 30. Juni 2005



B-Pläne 35/ 37

Stadt Bargteheide

ANLAGEN

Verkehrstechnische Stellungnahme

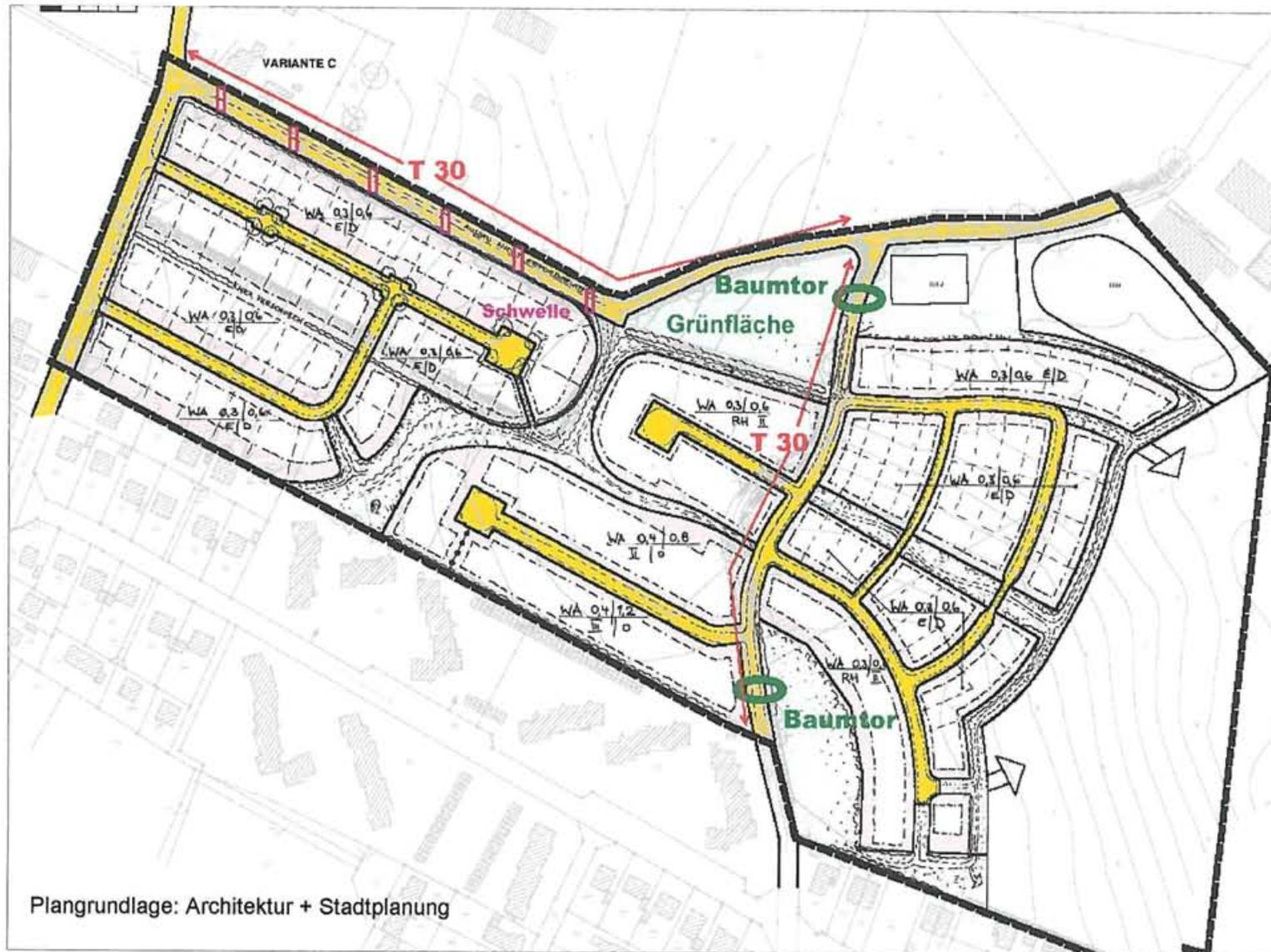
für die

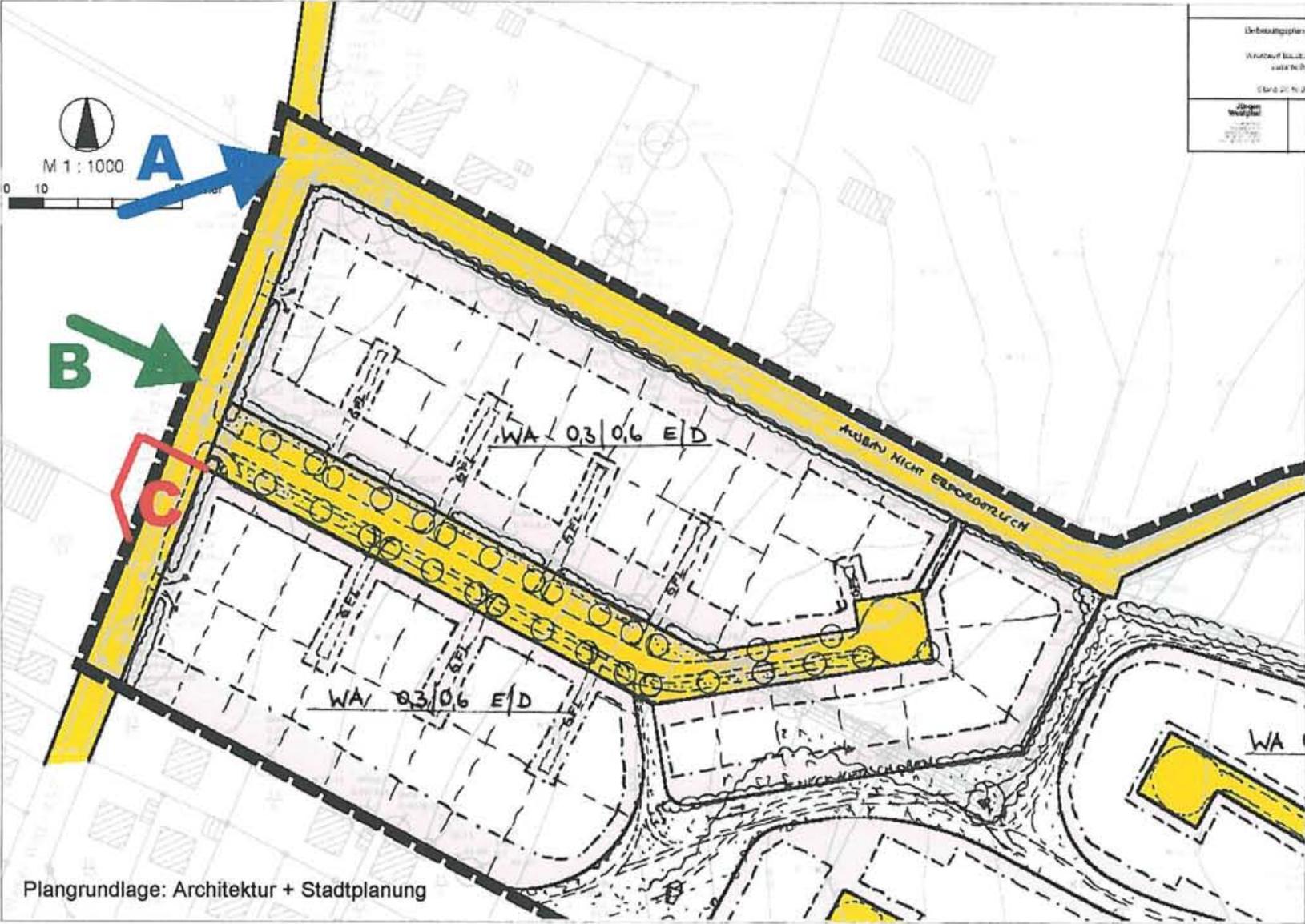
Stadt Bargteheide

Der Bürgermeister
Rathausstraße 26
22941 Bargteheide

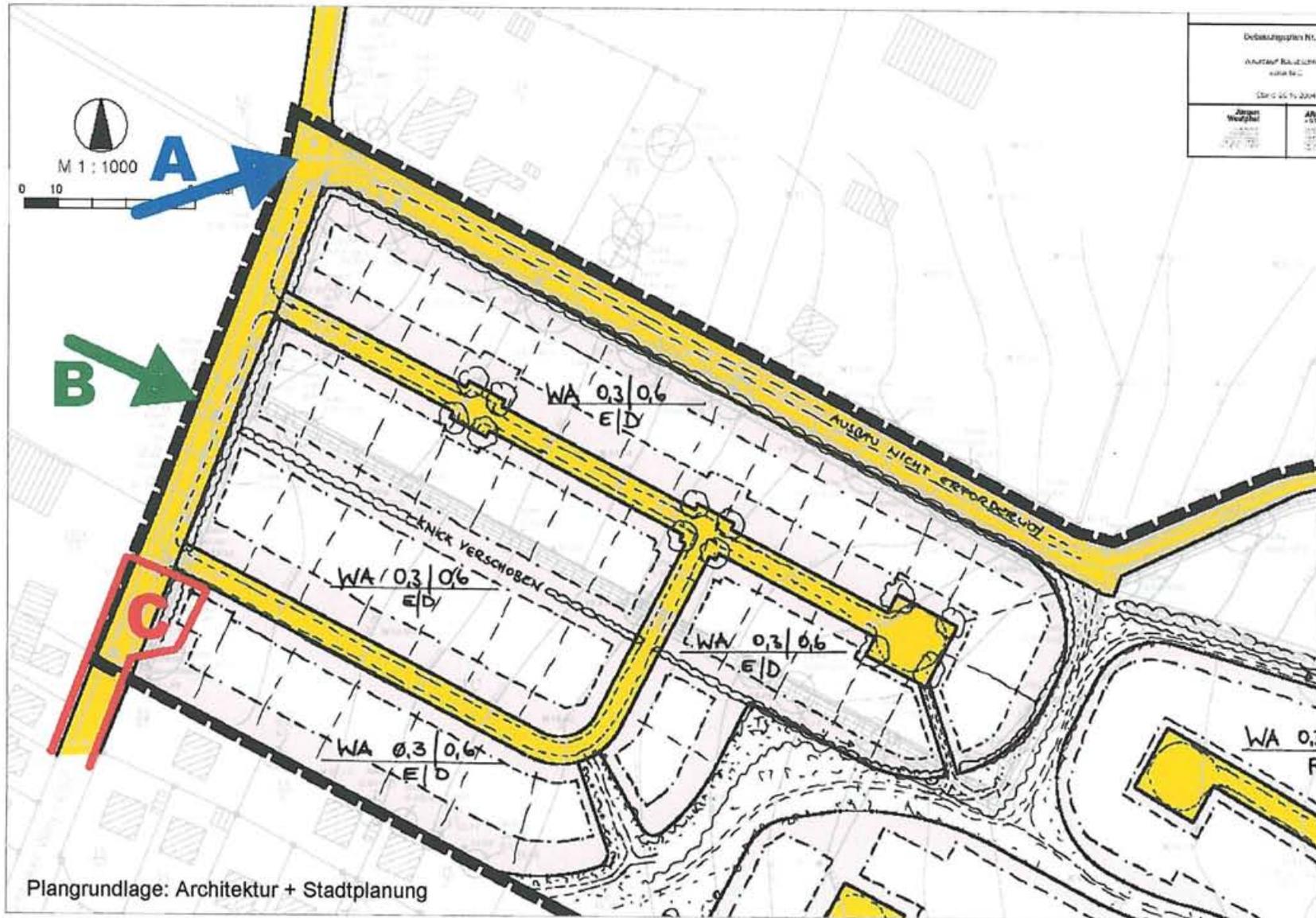
Projektnummer: **24-346**

Stand: **30. Juni 2005**





Anlage 3



Anlage 4

Zusammenstellung der Verkehrsdaten für die lärmtechnischen Betrachtungen

Q		Grundbelastung			Zusatzverkehr B-Plan 37						mgl. Schleichverkehre											
					ohne			mit			B-Plan 35			B75			K57			aus Tremsbüttel		
		Abhängung Fischbeker Weg																				
		DTV	pt	pn	DTV	pt	pn	DTV	pt	pn	DTV	pt	pn	DTV	pt	pn	DTV	pt	pn	DTV	pt	pn
Fischbeker Weg	südl. Holst.	1.700	3%	3%	300	3%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	südl. Am Krögen	1.400	3%	3%	100	3%	0%	100	3%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	nördl. Am Krögen	1.200	3%	3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Am Krögen	östl. Voßk.	200	2%	3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westl. Voßk.	500	2%	3%	100	3%	0%	100	3%	0%	50	3%	3%	570	3%	3%	110	3%	3%	-	-	-
Voßkuhlenweg	südl. Am Krögen	700	2%	3%	100	3%	0%	100	3%	0%	50	3%	3%	570	3%	3%	110	3%	3%	-	-	-
	nördl. Breslauer	700	2%	3%	570	3%	0%	570	3%	0%	50	3%	3%	570	3%	3%	110	3%	3%	-	-	-
	südl. Breslauer	2.800	2%	3%	570	3%	0%	570	3%	0%	50	3%	3%	570	3%	3%	110	3%	3%	-	-	-

enthalten in
Schleich-
verkehren von
B75 und K57

Anlage 5